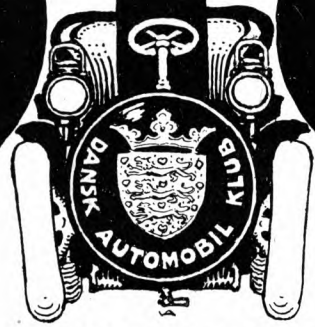
MOTOR



Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Aargang I | Den 28 April 1906 | Nr. 1

Bemærk
Priserne
i
Vinduerne!

Et stort Parti **1ste Kl. Cykler** fra et **Fallitbo** realiseres til hidtil ukendt billige Priser.

Vort anerkendte Firma garanterer og indestaar for disse Cyklers Godhed.

Priserne paa vore velrenommerede *danske Cykler* og Motorcyklen

„ELLEHAM"

er i Aar nedsatte.

SEMLER & MATTHIASSEN
NØRREVOLD NR. 12

Rambler Automobiler
Motor-Lastvogne
Chic Benzin Baadmotorer

anbefales.

Paul Christensen
Frederiksborggade 6

Peugeot

Motorcyclen.

De fineste, der findes paa Markedet.

C. Th. Rom & Co.

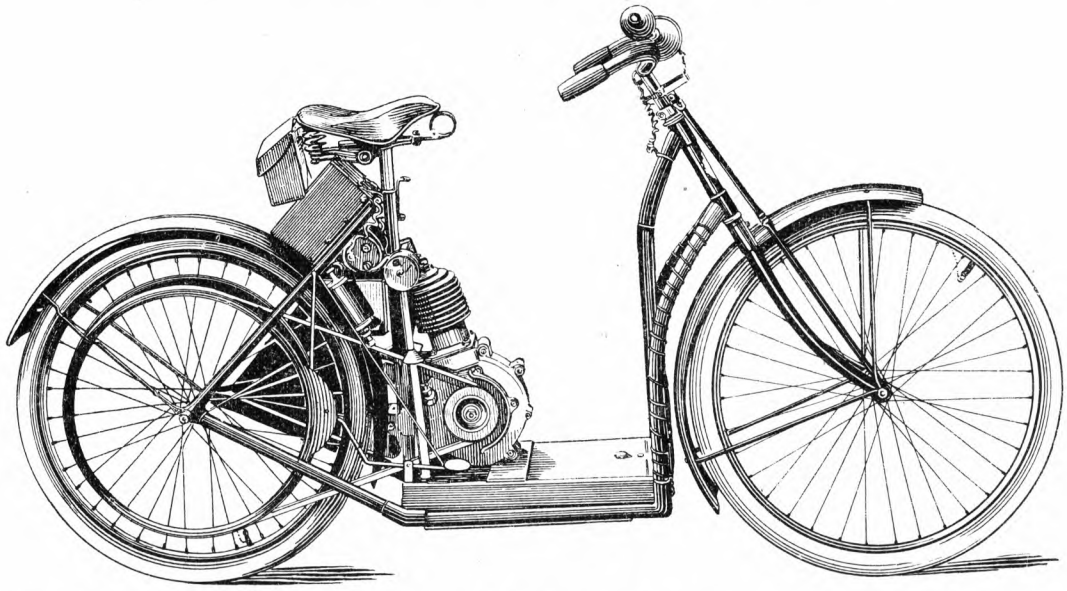
Dansk Automobilfabrik

& Handelsaktieselskab — St. Kongensgade Nr. 63

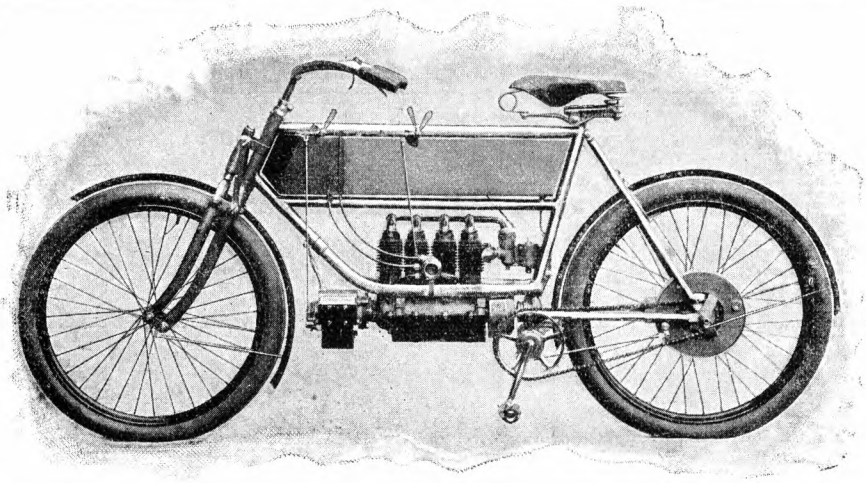
Specialitet:

Motorvogne og Baadmotorer

ELLEHAM



Bedste, billigste og sikreste Motor-Køretøj for Læger, Dyrlæger, Agenter, Handlende og Landmænd, leveres med Paahængsvogn, Sidevogn eller Sidetransportvogn.
Faas ved Henvendelse til enhver Forhandler og til Patentbanken, Vestervoldgade Nr. 4 B.



Vidunder-

Motorcyclen

den 4-cylindrede

Koh-i-Noor

7 Grand Prix

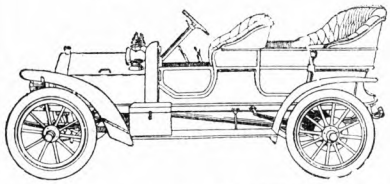
KOH-I-NOOR A/S

Raadhusplads • „Ferrum"

Telef. 3533

Stort Pragtkatalog gratis & franco

„Oldsmobile".

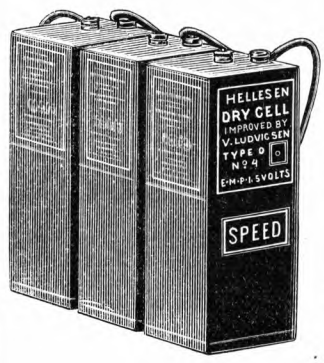


Mest driftsikker.

—

Lettest at behandle.

T. T. NIELSENS
AUTOMOBIL-LAGER
Turistvogne. — Varevogne.
Ny Toldbodgade 6 & 8. „Larsens Plads".



HELLESENS TØRELEMENT

Bedste Tændebatteri

for **Automobiler, Motorcycler, Baade og stationære Motorer.**

VARIGHED, TYPE O Nr. 4:
op til 1500 Kilometer og mere.

Billigere og bekvemmere i Brugen end Akkumulatorer.

Leveres i alle Størrelser og Former.
Guldmedaille Paris 1900.

Hellesens Enke & V. Ludvigsen,
København. Telefon 2553 & Strandvej 257.

MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.** Telefon Vester 312 x.

Nr. 1. **Lørdag den 28. April 1906.** **1. Aargang.**

Motorismen gaar sin Sejersgang gennem Verden!

Trods alle Fordomme, trods alt Nyheds-Had, trods alle truede Interesser bryder Anvendelsen af de mekaniske Befordringsmidler som en rivende og brusende Strøm ind gennem alle moderne Samfund. Dag for Dag vokser deres Antal, som besjæles af den nye Tidernes Aand, som lige med et Slag indser, hvor latterligt, hvor uforsvarligt det er at sige nej til, ja endog at modsætte sig Udviklingens Gang og de kulturelle Forbedringer, som Menneskeaandens aldrig rastende Geni fremtryller af sin frugtbare Mangfoldighed.

Dag for Dag vokser Skaren af Motorismens Tilhængere, som ikke blot nøjes med at anerkende den nye Opfindelses Berettigelse, men som ogsaa er rede til at udnytte den og stille sig i Brechen for dens Udbredelse. Snart er det Konger eller fyrstelige Personer eller stortseende Rigmænd, som ofrer Formuer paa at fremme en Industri, der allerede nu giver Brødet til Hundrede Tusinder af Mennesker, snart er det Forretningsmanden, der rent instinktmæssigt vejrer den Fordel, som den mekaniske Drivkraft altid frembyder overfor den dyriske. Nu kommer Fiskeren til og forstaar den Sikkerhed for Livet, den Besparelse i Arbejdskraft og Tid, der opnaas ved Motorens Anvendelse i Baaden, og endelig staar Landmanden endnu tøvende og uvis overfor det øjensynlige Fremskridt, Motorens Benyttelse til de mange, tunge Transporter paa Landet betyder.

Saaledes gaar det til, at Motorismen vokser i Udlandet, ikke roligt og sindigt, men med eruptiv Virkning, sprængende alle Fordomme og omstyrtende alle Hindringer; derfor er det, at udenlandske Lovgivningsmyndigheder langtfra at udpønse Forholdsregler, som kvæler og dræber denne Bevægelse, netop søger at udgrunde gode Love, som retleder og regulerer den voldsomme Strøm, saa at dens Oversvømmelse bliver frugtbringende for Samfundet.

Anderledes her i Danmark! En Regering, tilsyneladende uforstaaende overfor Betydningen af Opfindelsen af de mekaniske Køretøjer, kæmper krampagtig med alle Frygtens Argumenter mod dens Opkomst og støtter sig idelig til en foregiven Stemning i den store Befolkning imod Motorismen. Samtidig indrømmer den, at det ingenlunde er givet, at denne Stemning hviler paa et retfærdigt og sundt Grundlag, men at den højst sandsynligt skyldes Mangel paa Oplysning blandt Befolkningens Masse, og den tilraader stadig Automobilisterne selv at afhjælpe denne Mangel.

Velan da! Saa være disse Blade viede til dette Oplysningens Arbejde! Ved Billeder og Tekst vil vi stræbe at vække den store Befolknings Interesse for Motorismen og gøre den fortrolig med Automobilernes Indretning og med den Stilling, de allerede nu indtager i Udlandet, og som de ganske sikkert om faa Aar ogsaa vil have tilkæmpet sig herhjemme hos os. Enhver, der blot er nogenlunde modtagelig for det besnærende og æggende i denne den moderne Ingeniørkunsts nyeste Opfindelse, vil følge os paa Vandringen mod vort Maal:

„Tilladelse til at færdes med Motorer paa alle Veje og til alle Tider af Døgnet".

Program.

Motorismen er paa engang baade ny og gammel. Den er saa ny, at dens hele Væsen og Karakter, og ikke mindst den tekniske Konstruktion af Motorer og Automobiler, er den allerstørste Del af det danske Publikum ukendt; men den er paa den anden Side gammel nok, og dens Udvikling har været saa enestaaende hurtig, at det slet ikke er saa lige en Sag at gøre sig fortrolig med alle dens Enkeltheder.

Skal derfor et Blad som „Motor“ kunne løse sin Opgave: at virke oplysende og interesserende paa en større Del af Befolkningen, maa det ledes efter en i Forvejen vel overvejet Plan.

Vor Opgave falder i Virkeligheden i flere forskellige Afdelinger: først og fremmest vil vi naturligvis stræbe at yde Hjælp og Vejledning til de, der allerede nu er praktisk udøvende Motorister. Vi vil derfor beskrive og bringe gode Afbildninger af alle interessante Forbedringer i Detailkonstruktioner og Nyheder i Tilbehør. Endvidere vil vi, idet vi nøjagtig følger den udenlandske Specialpresse, gengive gode Raad og praktiske Erfaringer for Motorismens Dyrkere, beskrive og afbilde interessante Automobilture og anvise Motorudflugter i Danmark og nærmeste Nabolande. Selvfølgelig vil vi med Tak modtage Bidrag hertil fra vore egne Motorister, og „Motor“s Spalter skal altid med Glæde staa aabne for de, der vil søge eller meddele Raad fra den praktiske Motorisme. Vil de danske Motorister blot livlig benytte sig af dette Tilbud, kan der herved, netop bedst i et lille Samfund som vort, skabes et ønskeligt Samarbejde mellem det nye Befordringsmiddels Tilhængere til Fremme af vore fælles Interesser.

Dernæst vil vi gærne være en Støtte for de, der staar lige paa Nippet til at gaa over til Motorismen. Vi vil optage udførlige Beskrivelser, rigt illustrerede, af de forskellige kurante Mærker, som kommer frem paa Markedet, og idet vi holder disse Artikler strengt teknisk upartiske, mener vi herigennem at kunne yde den vordende Køber, som vakler overfor Mængden af de forskellige tilbudte Konstruktioner, en Rettesnor til at vælge netop det, som passer bedst for hans specielle Formaal. Ogsaa fra den Kreds af Læsere modtager og besvarer vi med største Beredvillighed alle Spørgsmaal, som kan bidrage til at løse Tvivl eller klare Misforstaaelser vedrørende Motorismen, og vi skal til enhver Tid staa rede med Raad og Daad.

Endelig kommer vi til den vigtige Del af vor Opgave: at oplyse og interessere den overvejende Del af Publikum, som endnu ikke er „vakt“ for Motorismen. Hver Uge vil vi bringe en livlig Oversigt over Begivenhederne i den store udenlandske Motor-Verden. Ved at følge disse rigeligt illustrerede Oversigter, vil Læserne lidt efter lidt faa Forstaaelse af, hvor betydningsfuld, ja! epokegørende en Opfindelse, de mekaniske Køretøjer er. Ydermere, for at kunne give udtømmende Besked om de automobile Forhold, som interesserer den større Del af Befolkningen, har vi, efter udenlandsk Mønster, der hidtil har været ukendt herhjemme, lagt en bestemt Plan for Udgivelsen af Bladet: Normalt vil det udgaa med et Nummer som det foreliggende hver Uge, med mindst 8 Sider illustreret Tekst af afvekslende Indhold som ovenfor skitseret. Men desuden vil det andet Nummer i hver Maaned fremkomme som et Special-Nummer med udvidet Tekst (mindst 12 Sider), der — hvert Nummer for sig — udelukkende beskæftiger sig med et bestemt Emne.

Som de 12 Special-Numre i det første Aar, har vi bestemt følgende:

1) Maj 1906: Automobilet som Transportvogn.

2) Juni 1906: Motorbaaden.

3) Juli 1906: Automobilet som Herskabsvogn.

4) August 1906: Motoren i Lægens og Dyrlægens Tjeneste.

5) September 1906: Automobile Lastvogne.

6) Oktober 1906: Automobilets Anvendelse i Militærtjenesten.

7) November 1906: Automobiler som Brand- og Vejvæsensvogne.

8) December 1906: Gummiindustrien.

9) Januar 1907: Motoren i Landbruget.

10) Februar 1907: Automobiler til offentlig Person- og Godsbefordring.

11) Marts 1907: Motorcyklen.

12) April 1907: Den Handelsrejsendes Automobil.

Alene disse tolv Numre vil med deres ca. 300 Spalter Tekst og hundredevis af Afbildninger danne en Slags Haandbog over Motorens talrige Anvendelser og give et slaaende Bevis paa den Nytte, man med Rette kan vente sig af „Nutidens Befordringsmiddel“.

Abonnementsprisen er sat yderst lavt, til 1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal. Desuden tilbyder vi de, som straks tegner Abonnement for Juli Kvartal, Bladet gratis i Resten af indeværende Kvartal. Udfyld derfor Kuponen paa Omslagets næstsidste Side og send den ind til Bladets Ekspedition, Westend 11, København V. Opkrævningen af Abonnementsprisen sker gennem Postvæsenet.

Redaktionen.

Dansk Automobilklub.

Ordinær Generalforsamling.

Dansk Automobilklubs aarlige Generalforsamling blev afholdt Lørdag den 21. April, Aften Kl. 8, i „Hotel Dagmar". Der havde indfundet sig et halvthundrede Medlemmer, hvoriblandt flere af vore mest bekendte Motorvogns-Ejere og adskillige af de større Automobilfabrikanter og -forhandlere.

Efter at man paa Forslag af Formanden havde valgt Overretssagfører *Fr. Phister* til Dirigent, gav denne Ordet til Formanden, Grev *E. Knuth* for Aflæggelse af Aarsberetningen.

Klubbens Medlemmer var i Aarets Løb undergaaet en Del Svingninger: Hovedresultatet var dog en Fremgang paa 7 Medlemmer, saa at Aaret sluttede med et Medlemsantal af 83.

Den vigtigste Begivenhed i det forløbne Aar havde været Afholdelsen af den „Nordiske Automobil-Uge", der i alt Fald for Køreturens Vedkommende havde været en Succes, der baade havde bragt Medlemmerne nærmere i Berøring med hverandre og styrket Klubbens Position udadtil.

Desuden havde man gjort forskellige Forsøg paa at faa Automobilloven revideret til Fordel for Automobilisterne. Først havde man sammen med en Del andre Klubber og Foreninger nedsat et Propaganda-Udvalg, men da der intet Resultat kom ud af dets Arbejde, tog Bestyrelsen selv Initiativet til en Sammenkomst med Landstingets Automobiludvalg, hvor den havde Lejlighed til at fremsætte Klubbens beskedne Ønsker om friere Køretilladelse.

Da kort Tid herefter Automobil-Syndikatet blev stiftet, havde Bestyrelsen en Sammenkomst med dette, hvorefter den vedtog at yde Syndikatet en pekuniær Støtte af 1000 Kr. til Propaganda for Automobilsagen.

Efter at der var vekslet et Par korte Bemærkninger om Aarsberetningen, fremlagde Formanden det reviderede Regnskab, som ikke gav Anledning til Omtale, men enstemmigt vedtoges.

Man gik derefter over til Valg af tre Bestyrelsesmedlemmer. De efter Tur afgaaende: Formanden, Premierlieutenant, Greve *E. Knuth*, Næstformanden, Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge* og Sekretæren, Grosserer *H. Hassel* genvalgtes efter Dirigentens Forslag ved Akklamation.

Uden for Dagsordenen havde flere Medlemmer Ordet for at fremsætte forskellige Forslag dels til Omordning af Klubturene, dels til et Agitationsarbejde for Klubben.

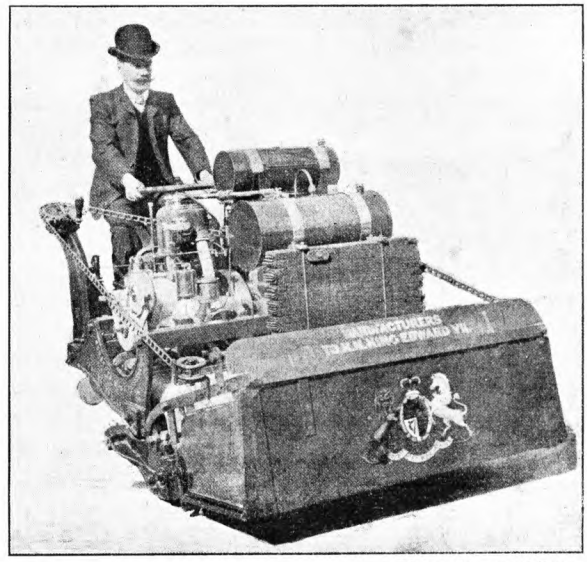
Bestyrelsen lovede velvilligt at tage de fremsatte Forslag under Overvejelse.

Efter Generalforsamlingen samledes man til et Fællesmaaltid i Hotellets Læsesal og endnu til langt ud paa Natten lagde man i adskillige Smaagrupper Raad op for at paavirke vore elskelige Lovgivere til Gunst for vor kære Motor.

Automobil-Græsklippemaskine.

Afbildningen viser en ny Anvendelse af Motoren til at drive en Græsklippemaskine. Den er fremstillet af et engelsk Firma: Ransomes, Sims & Jefferies og har allerede vundet betydelig Udbredelse i de engelske Parker.

Maskinen har bekvem Siddeplads for Føreren og styres ligesom et almindeligt Automobil. Den bygges i tre Typer med Motorer paa $2^1/_2$, 4 og 6 HK, alt efter det mere eller mindre kuperede Terræn.



(Efter „l'Automobile").

Hovedfordelen ved denne Maskine er dens hurtige og nøjagtige Arbejde. Den arbejder saa hurtigt, at en Mand ikke kan følge den tilfods. Tilmed efterlader den ikke det mindste Indtryk paa Græsset, hvilket just ikke kan siges om Hestene, hvis Hove altid trænger ned i det bløde Grønsvær. Endelig er der foran paa Maskinen anbragt en Kasse, hvori det afklippede Græs opsamles. Naar Kassen er fuld, kippes den om ved Hjælp af en Haandstang, anbragt ved Siden af Førersædet.

Selvfølgelig er Maskinen indrettet til at gaa baade forlæns og baglæns. Og dette i Forbindelse med Automobilets lette Styrbarhed bevirker, at den udmærket manøvreres paa Græsplæner omkring Bede og Busketter.

Dette Apparat er selvskrevet til Anvendelse i de større Parker saavel i Byer som paa Herregaarde.

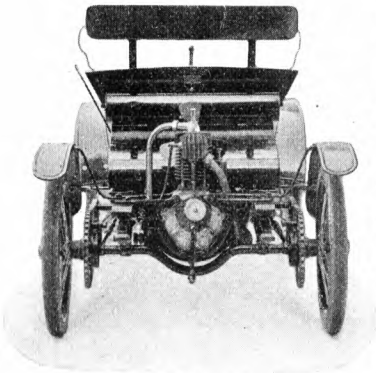
Med Damperen „C. P. A. Koch" afgik i Mandags et stort, flot E. L. G. Automobil, 2 Cylindre 10 HK med Sommertag til Urgrosserer E. Larsen i Aarhus. Vi ønsker den ny Tilhænger af Motorismen til Lykke.

DUNLOP
er
anerkendt
som
ENGLANDS
BEDSTE
MOTOR
RINGE

E. L. G. Mobil.
Model 1906.

Det sikreste Middel til at skaffe Automobilismen mere Popularitet, til at bringe den ud til det store Publikum og til at fastslaa den som et uundværligt Led i den moderne Trafiks Tjeneste, er at fremstille smaa, driftsikre, lette og fremfor alt billige Motorvogne, der saa at sige er i Stand til at blive Allemands Ejendom og derved yde Forretningslivet uvurderlige Tjenester. Denne Kendsgerning har man forlængst indrømmet i alle automobil-interesserede Lande, og talløse er Forsøgene paa at fremstille den virkelig „populære" Vogn.

Blandt de enkelte af disse Forsøg, som er endt med et „Resultat", maa særlig fremhæves E. L. G. Mobil. Denne lille, fikse Vogn gjorde sin Entré herhjemme ifjor under „Den nordiske Automobil-Uge", hvor den trods sin Lidenhed og tilsyneladende Spinkelhed og trods de skeptiske Forudsigelser om dens Driftssikkerhed klarede sig flot paa hele den lange og ingenlunde lette Tur fra Aalborg over Fredericia og Odense til København.

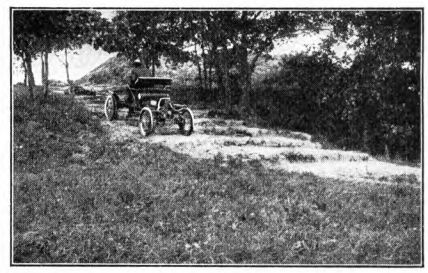


E. L. G. Mobil set bagfra.

Det første Resultat af denne gode Begyndelse var, at en af vore Pionerer paa Motorismens Omraade, Grosserer Carl Joh. Janssen, ordnede sig med Fabriken, for at kunne levere den til Kunderne; det andet Resultat var, at den i Løbet af forrige Sommer og nu i dette Foraar er bleven solgt i adskillige Eksemplarer baade herhjemme og i Sverige, og det tredje Resultat foreligger i disse Dage, idet Mylius Erichsens statsunderstøttede Grønlandsekspedition har bestilt en Vogn af denne Type, som nu gøres færdig fra Fabrikken efter Tegninger, der er rettede for det specielle Formaal.

Det kunde synes en dristig Tanke for en Grønlandsfarer at anskaffe netop saadan en lille Vogn til den selvfølgelig meget haarde Tjeneste, der vil blive forlangt af den under Kørslen paa Sne- og Ismarker, men at det gamle Tankesprog „at den lille kommer ofte frem, hvor den store ikke kan naa", passer paa dette Køretøj, illustreres af de vedføjede Afbildninger, som viser E.-L.-G.-Mobilen i forskellige tilspidsede Situationer, hvilke den dog, som sædvanlig, klarer med Glans.

Op ad 32 %'s Stigning.



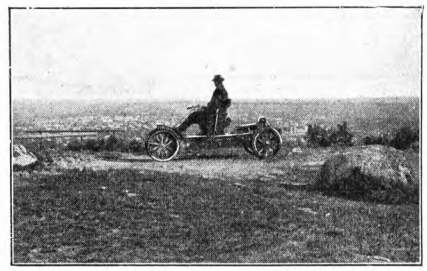
De 35 Stentrin.

Her er et Par Oplysninger om Vognens Konstruktion:

Den enkeltcylindrede Motor opgives til 4 HK, men viser faktisk $5^1/_2$ HK ved Bremseforsøg. Afkølingen sker ved Luft, og Luftstrømmen forstærkes ved Hjælp af en trebladet Fiber-Skrue, som drives ved en Rem fra Motorens Hovedaksel. Paa denne Hovedaksel, som er anbragt i Vognens Længderetning, sidder en stor Friktionsskive af Metal, og derfra føres Kraften videre til et andet Friktionshjul, som er beklædt med et Fibroid med stor Adhæsion og som sidder paa en Tværaksel.

Friktionstrykket mellem de to Skiver kan reguleres ved et Fodtrin fra Førersædet, saaledes at der er fem forskellige Grader af Friktion, hvorved Vognens Evne til at tage Bakker forøges. Fra Tværakslen føres Kraften gennem to Kæder til Baghjulene.

Fordelen ved dette Friktionssystem, der dog hidtil kun har fundet større Udbredelse ved mindre og lettere Vogne, er Styrke, Simpelhed og Lydløshed foruden de jævne Overgange mellem alle Omsætningsforhold baade forlænds og baglænds.



Paa Toppen af „Old Boston Rock".

Kørehastigheden kan paa jævn og god Vej med Lethed sættes op til 7 à 8 Mil i Timen, altsaa meget mere, end man i det daglige har Brug for. Samtidig er Benzinforbruget yderst ringe. Vognen deltog for nylig i et flere Dages Udholdenhedsløb, hvortil sluttede sig en Bakkeprøve. Den første Dag tilbagelagde den ca. 25 danske Mil paa $6^3/_4$ Time med et Forbrug af 17 Liter Benzin. Den anden Dag løb den ca. 20 Mil paa $5^1/_4$ Time og brugte $13^1/_2$ Liter Benzin. Endelig den tredje Dag klatrede den op ad en meget bekendt Klippe „Old Boston Rock", 562 Fod høj, som det hidtil ikke var lykkedes nogen Motorvogn at tage. En lang Strækning af Klippen har en Stigning af 32 %, og paa det sidste Stykke er der tilmed 35 Trappetrin af Sten.

Vore Billeder viser, hvorledes den lille Vogn klarede endogsaa disse farlige Skær.

AGT NØJE PAA DET ENGELSKE VAREMÆRKE

Continental-antiglide-Dæk

NUTIDENS
MEST FULDKOMNE OG
VIRKNINGSFULDESTE

IKKE-GLIDENDE

AUTOMOBIL

PNEUMATIK

Paa Grund af en egenartet ny Fabrikationsmetode egner den sig ogsaa til hurtige Vogne og lange Ture.

Continental-Caoutchouc-
und Gutta-Percha-Co., Hannover.

Repræsentant for Danmark:

Hans Voigt, Ny Vestergade 18, Kbhvn. B.

Telefon 7252.

Wolverine

Baade-Motorer

fra 3 HK. til 200 HK.

Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline.

Elektrisk Tænding

Øjeblikkelig Igangsættelse.

Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige** og **paalidelige.**

Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende.

WOLVERINE MOTOR WORKS

VED **H. JACOBSEN**

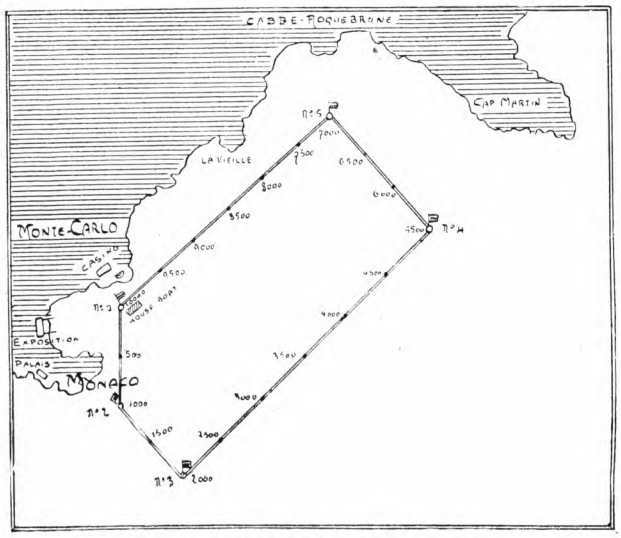
VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.

Telefon Nr. 3377. **Telegram-Adr.: „Wolverine".**

Motorbaade-Regatta i Monaco.

For tredje Gang har det store Verdensstævne for Motorbaade fundet Sted i Monaco i Dagene fra den 4. til den 16. April.

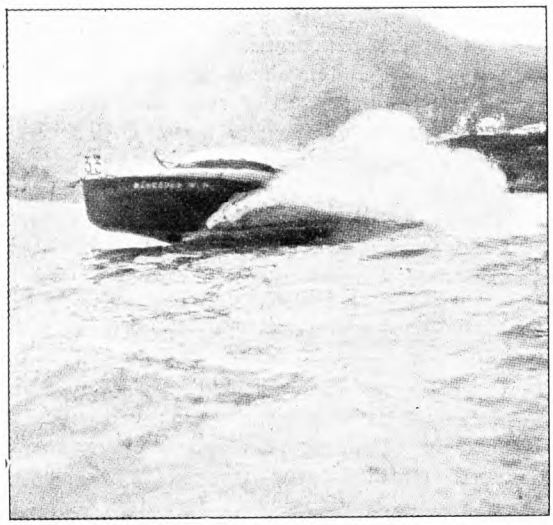
Disse Kæmpe-Regattaer har fra første Færd tiltrukket sig almindelig Opmærksomhed, og de danner saa at sige Motorbaade-Sæsonens eneste afgørende „Clou".



Situation af Banen. (Efter l'Autonautique).

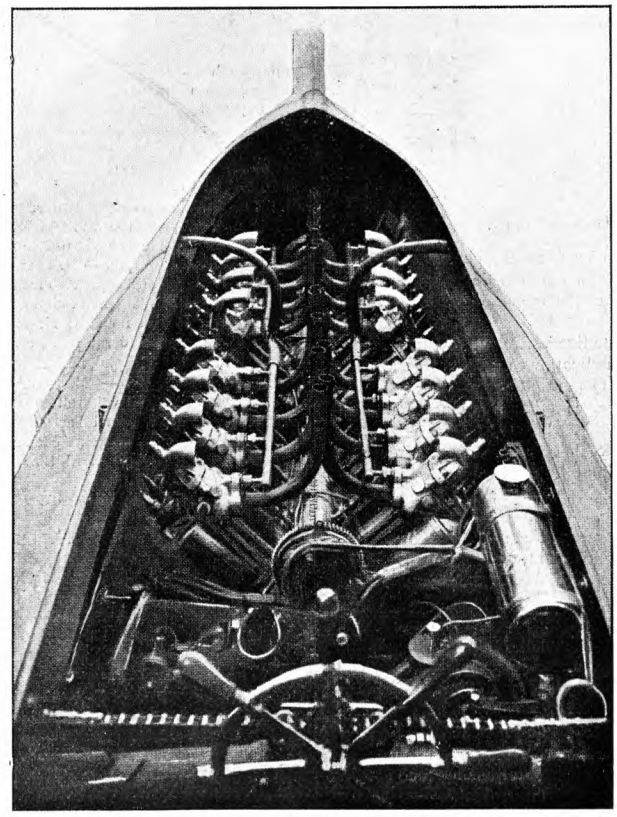
Alle Omstændigheder bidrager hertil: Stedet, hvor de holdes, det mondæne Publikum, som overværer dem, og Aarstiden, der passer Fabrikanterne saa godt for Afsætningen af deres nye Aars-Modeller.

Den første Regatta afholdtes i Monaco den 30. Marts 1904 i Forbindelse med en Udstilling af 57 Motorbaade. Det var ved denne Lejlighed Richard—Brasier for første Gang gjorde deres Navne bekendte som Konstruktører af Motoren i „Trèfles-à-quatre", „Firkløveret", der med stor Overlegenhed slog alle sine Modstandere. Det følgende Aar, altsaa i Fjor, aabnedes Regattaen den 2. April med 52 Baade udstillede. Ansporet ved „Trèfle-à quatre"'s Hurtighed det foregaaende Aar, havde alle Fabrikanter lagt størst Vægt paa Hastigheden; Linierne kunde være gode nok, men Styrken af Baaden var ikke tilfredsstillende, og de blev næsten alle mere eller mindre ødelagte i den voldsomme Bølgegang.



W. N. Mercedes i fuld Fart (Efter „Allg. Automobil-Z.")

Iaar var der anmeldt 67 Baade, og Resultatet af Regattaen imødesaas med stor Interesse, idet man nu forventede, at Konstruktørerne skulde have naaet tilstrækkelig Erfaring til at bygge Motorbaadene hurtigtsejlende og solide. For yderligere at sikre et heldigt Forløb, var ogsaa Banen lagt en Del om og forkortet til 10 Km. Længde, saaledes som vedføjede Plan viser det.



Den 16-cylindrede Antoinette IV. (Efter „l'Automobile").

Det vilde kun være trættende at opremse de talrige Resultater for vore Læsere, der dog næppe kan være à-jour med de enkelte Baade. Vi nøjes derfor med et Par Oplysninger om vore Billeder. Det ene viser en „Mercedes W. N." i fuld Fart, og man bemærker navnlig de mægtige „Vinger", den sætter op paa Siderne.

Det andet Billede er et Kig ned i Regattaens største Sensation: den 16-cylindrede „Antoinette IV", Motor Levavasseur, Skrog Pitre. Denne lille Baad, der er 8^m lang og som med Motor kun vejer 1000 Kg., kom ind som Nr. 2 i „Verdensmesterskabsløbet" over 200 Km. i 4 Tim., 42 Min., 53 Sek., medens Nr. 1, en 400 HK Delahaye, vandt i 4 Tim., 40 Min., 12 Sek., hvilket er $42,_{850}$ Km. i Timen.

Den største Hastighed naaedes i 1 Km.-Løbet med flyvende Start af den italienske „Fiat XIII", nemlig $50,_{130}$ Km. i Timen — altsaa ligesaa meget som et almindeligt Iltog.

ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
ER
VERDENS
FINESTE
FABRIKAT

Motorcyclen „Elleham".

Blandt vore egne Motorfolk er der vel ingen, der i saa kort Tid har forstaaet at gøre sit Navn bekendt og populært som Direktør *Ellehammer*.

I Almindelighed er der jo ved de fleste nye Opfindelser en eller anden svag Side eller et saarbart Punkt, som først den praktiske Erfaring kan læge. Det samme kan saamænd gærne være Tilfældet med Ellehammers Opfindelser, men hvad enten det drejer sig om en Motorcycle, en Automat eller en Flyvemaskine, har de dog den Fordel fremfor de fleste, at de indeholder originale Spørgsmaal, som opfattes paa en sund og ædruelig Maade og derfor ogsaa løses med et mekanisk Snille, der imponerer Lægmanden og aftvinger Fagmanden udelt Beundring.

Saaledes med hans Motorcycle! Den er nu snart kendt af hvert Barn i Landet, men dog turde det maaske være rigtigt her i Korthed at fremsætte dens Hovedprincipper.

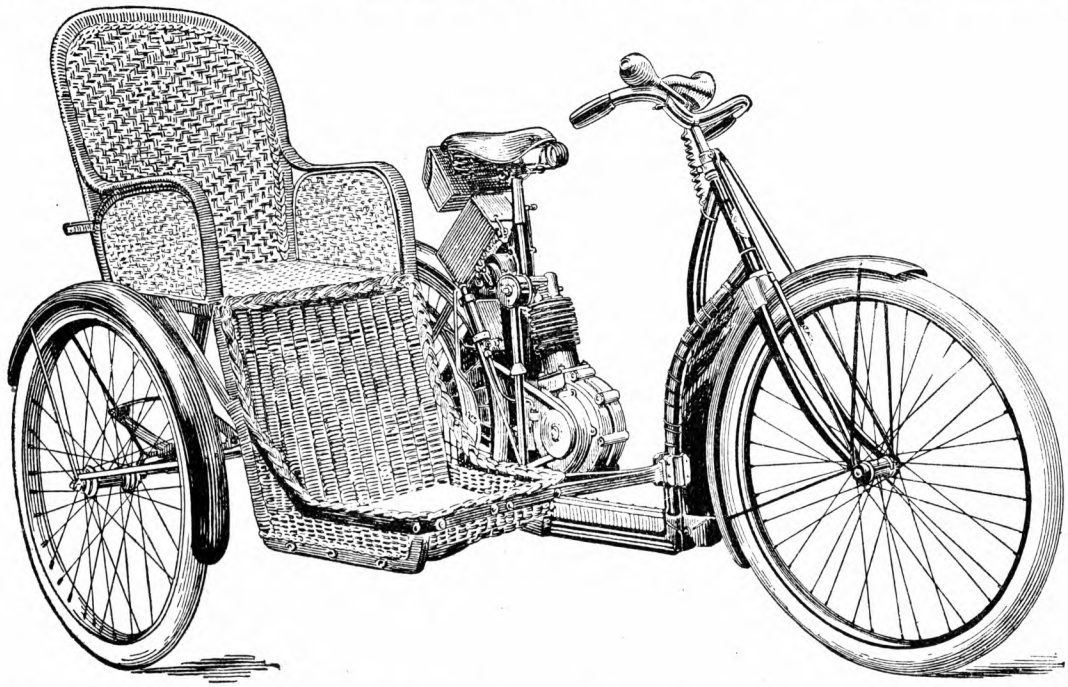
Motorcyclen „Elleham" er baseret paa tre Opfindelser:

1) Igangsætningsventilen, 2) Stelformen og 3) Karburatoren. Hvor selvstændige disse tre Opfindelser end er, er de dog indbyrdes afhængige og hinanden betingende.

Igangsætningsventilen er indrettet saaledes, at den, naar Motoren gaar meget langsomt, lader den af Stemplet sammenpressede Luft slippe ud, medens den lukker sig automatisk, naar Motoren faar et større Omdrejningsantal. Da Motorcyclen paa Grund af dette Apparat gaar i Gang, blot man følger et Par Skridt ved Siden af den, blev Pedalerne med deres Krankleje, Kædetræk, Frihjul overflødige og faldt bort.

Samtidig blev der Anledning til at lave Stellet om, saa at man fik en mere bekvem Stilling paa Motorcyclen. Stellet fik lignende Form som i en Damecycle, men til Fødderne blev der anbragt ligesom en Vognbund og i denne blev Benzinbeholderen indrettet.

Saaledes havde Igangsætningsventilen med et Slag reformeret hele Motorcyclens Udseende. Men nu blev det galt med Karburatoren. Ved andre Motorcycler er Benzinbeholderen anbragt *over* Motoren; ved denne blev den anbragt *under* Motoren. Følgelig kunde de almindelige Karburatorer ikke benyttes. Ellehammer konstruerede da en Karburator, der virker efter et helt nyt Princip. Lodret paa Benzinbeholderen under Fodbrædtet anbragtes et Rør, som førtes op i Højde med Motorens Overkant. I Røret, der dypper ned i Benzinen, løber en Spiralsnor, forneden om en lille Rulle, foroven om en Firkant paa en Aksel, der bærer en Turbine, et Slags Luft-Skovlhjul, som sidder i Motorens Sugeledning. Naar Stemplet gaar ned ad, suger Motoren Luften til sig, Turbinen sættes i Bevægelse ved Luftrækket og Spiralsnoren løber gennem Benzinen og dækker sig med et tyndt Lag, som er tilstrækkelig til ganske automatisk at sikre den fornødne Gastilførsel til Cylindrens Eksplosionsrum.



Som sagt, ogsaa „Elleham"-Maskinerne har vel haft deres Børnesygdomme, som sikkert nu er lykkeligt overstaaede. Vi bringer et Billede af den nye Model 1906 med forstærket Forgaffel og forsynet med Sidevogn. Ved den sidste er der naturligvis ogsaa en lille „ellehammersk" Forbedring, idet nemlig Sidevognens Befæstelse paa Motorcyclen sker gennem et bevægeligt Led, saaledes at Motorcyclen til en vis Grad bevarer sin Uafhængighed. Navnlig kan den i Kurver lægges stærkt om paa Siden, og man opnaar herved stor Tryghed i Kørslen med Sidevogn.

VANDERBILT
POKALEN
VANDTES
PAA
DUNLOP
RINGE

Herkomer-Konkurrencen 1906.

Vi bringer i Dag et Par Billeder af Strækningen for Herkomer-Konkurrencen i Aar, saaledes som de er optagne af den Besigtigelseskommission, som har været udsendt i Midten af April for at inspicere den ca. 1600 Km. lange Rute.

Herkomer-Konkurrencen blev stiftet i Fjor af en af Automobilismens varmeste Dyrkere, Maleren, Professor Hubert von Herkomer, som en Turistkonkurrence i Modsætning til de snart forskregne „Lyn-Væddeløb". Ledelsen er lagt i Hænderne paa den kejserlige, den østerrigske og den bayeriske Automobilklub, og disse Klubbers Fællesudvalg har fastsat Dagene fra den 5. til 13. Juni for Konkurrencens Afholdelse.

Konkurrencen er international. Den er aaben for alle Slags Motorvogne af mindst 16 HK, som ejes privat af Medlemmer af internationale, anerkendte

Lige Strækning ved Peiss. (Efter „Allg. Automobil-Z.")

Klubber, for saavidt disse Medlemmer er private Personer (altsaa ikke Firmaer, Fabrikker etc.) og Køretøjet tilfredsstiller alle de Fordringer, man maa stille til en god Turistvogn.

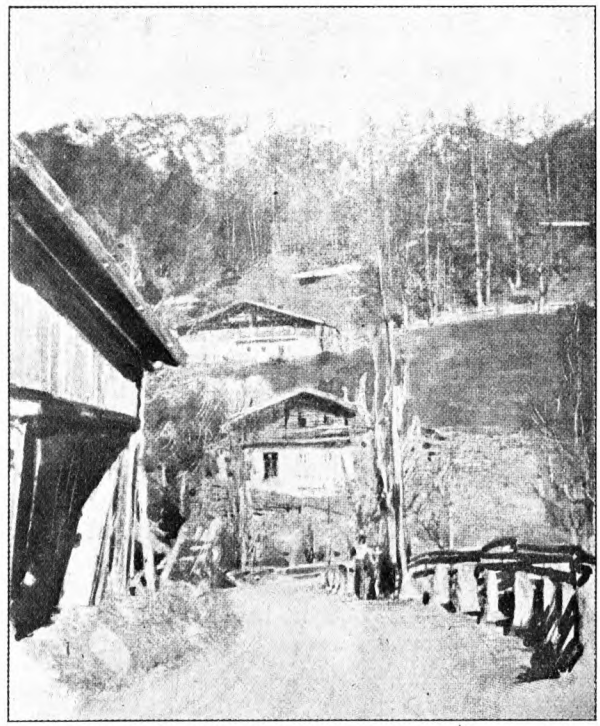
Navnlig skal hver Vogn være forsynet med i det mindste 4 magelige Siddepladser, Kasse over Motoren, Stænkskærme paa For- og Baghjul, 3 Lygter, 2 Bremser, Lyddæmper, Baglænsgang og Bakkestøtte.

De konkurrerende Vogne skal styres af „Herrefahrer", d. v. s. Medlemmer af de anerkendte Klubber, for saavidt de ikke modtager Betaling for at køre Vognen.

Indskuddet var 300 Rm. indtil 15 April; i Tiden indtil 15. Maj er den dobbelt.

Turen gaar fra Frankfurt a. M. over München og Linz til Wien, hvor der holdes Hviledag og Udstilling. Derefter fra Wien over Semmering, Klagenfurt og Insbruck til München, hvor der afsluttes.

For at bedømme Vognenes Præstationer, har man udarbejdet grafiske Fremstillinger af aabne og lukkede Vognes Hastighed paa jævn Vej og paa Bakker efter de forskellige Antal HK og Cylinderindhold. For hvert



Kurve og Fald ved Indkørslen i Landsbyen Reith.
(Efter „Allg. Automobil-Z.")

Minut en Vogn kører langsommere eller hurtigere, tillægges eller fradrages der $^1/_{60}$ Point. Desuden tillægges Points for ufrivillige Ophold, Reparationer, Ombytning af Maskindele og Gummidele etc. Den Vogn sejrer, som har faaet tillagt de færreste Points.

I Forbindelse med Turistkonkurrencen er der den sidste Dag udskreven en Skønhedskonkurrence, hvor den ydre Form, Lakering, Polstring, Beskyttelse mod Regn, Støv, Vind etc., Bagageholdere, Værktøj o. s. v. er det afgørende.

Den vigtigste Præmie er naturligvis selve Herkomer-Prisen, som bestaar i en Vandrepokal og et Portræt, malet af Professor Herkomer. I Følge Stifterens Bestemmelse bliver Vandrepokalen først Ejendom, naar den vindes to Gange af samme Deltager i tre paa hinanden følgende Konkurrencer. De øvrige Præmier er Kunstgenstande og Æresskilte til en samlet Værdi af 41,000 Rm. —

Da „Dansk Automobilklub" har Kartelkontrakt med „Kejserlig Automobilklub", staar Konkurrencen ogsaa aaben for dens Medlemmer og er Klubbens Sekretariat i Besiddelse af nærmere Oplysninger, Anmeldelsesblanketter etc.

Der er til Dato indløbet 146 Anmeldelser, deriblandt den tyske Kejsers Broder, Prins Heinrich af Preussen.

200 K. M.
I TIMEN
kørte Hr.
DEMOGEOT
PAA
DUNLOP
RINGE

„Tuden og Hvæsen".

Oversat efter Deutscher Motorradfahrer, München.

En glo-hed Søndag Eftermiddag. Intet rører sig i Landsbyen; alle levende Væsener bliver inden Døre i denne tropiske Hede. Hist henne staar Apoteker-Eleven og pudser i sit Ansigts Sved sin Motorcykle, og foran ham Apotekeren, en ældre Mand, som allerede har været nedsat i Byen over 20 Aar og forsyner alle Nabokommunerne med amerikansk Olie, Krydderposer og andre Sager af den Slags. Den gamle Herre traver arrigt rundt omkring Maskinen og udøser sin billige Harme over Elevens syndige Hoved.

„De burde rejse Pokker i Vold med samt Deres fordømte Skraldekasse! Evig og altid denne her Tuden og Hvæsen. Det er saaledes, man tilbringer sin Tid! Og om et halvt Aar skulde De gaa paa Universitetet! Ja, Dem bliver der s'gu aldrig noget ud af. Jeg er saamænd sikker paa, at De en skønne Dag sælger Benzin eller ogsaa Deres forbistrede Karbid i Steden for Antifebrin; — og hvad angaar Marie, saa er De jo nok saa elskværdig at slaa den Sag ud af Hovedet! Saadan en Sports-Laps som Svigersøn — nej, jeg betakker mig."

Eleven har stiltiende hørt efter. Nu er han færdig med sin Puslen og svarer temmelig spagfærdigt:

„Ja, nu vil jeg hælde Benzin paa."

I dette Øjeblik kommer en Cyklist ind i Gaarden, en Karl fra Nabolandsbyen.

„Aa, maa jeg ikke bede Dem, Hr. Apoteker, det haster meget stærkt. — — Den Lille hos Schulz . . . ." Han rækker Apotekeren den ikke just propre Recept, og denne gaar skyndsomt ind for at tilberede Lægemidlet.

Karlen betragter nysgerrigt Motorcyklen. „Vil De køre ud i Dag?"

„Ja, senere, maaske," lyder det lakoniske Svar. Nu modtager Karlen Lægemidlet, sætter sig paa Cyklen og kører af Sted. Eleven bliver endnu en lille Tid ved sin Maskine, saa gaar han ind for at hente Benzin. — Men — hvad er det?

Der sidder hans Chef, bleg som et Lig, foran Disken og formaar næppe at røre sig.

„Hvad er der i Vejen med Dem, er De ikke rask?"

„Aa Gud — ingen Redning mere — ødelagt."

„Men Gud, hvad er der dog i Vejen?"

Stammende svarer Chefen: „. . . . taget fejl . . . Ophidselse . . . forvekslet Flaskerne . . . . . ."

„Og solgt Benzin eller Karbid", fuldfører Eleven Sætningen; han er øjeblikkelig klar over, hvilken mægtig Trumf han holder i sin Haand. „Jeg kunde jo med min Motorcykle — nu er det et Kvarter siden, Manden kørte — ja, jeg kunde jo naturligvis — men det kan jo desværre ikke gaa af uden den fordømte Tuden og Hvæsen."

„Menneske, hør dog, red Barnet, forlang, hvad De vil, men —"

„De kender Prisen, Hr. Apoteker," svarer Eleven alvorligt.

„Alt, hvad De vil, og Marie ogsaa," jamrer Apotekeren.

„Brillant, i Løbet af 3 Minutter er jeg færdig; bring den rigtige Medicin ned til mig i Gaarden." Han styrter op paa sit Værelse, iører sig Skindtøjet, sætter Hue og Briller paa. Saa fylder han Benzin paa Maskinen nede i Gaarden og sætter den i Gang paa Bukken.

Apotekeren kommer til Syne med det rigtige Middel.

„Altsaa, det bliver ved Aftalen, Hr. Apoteker?" spørger han med den urokkelige Ro, som er en Pryd for en Automobilist.

„Alt, hvad De vil," stønner den udmattede Apoteker forpint, — „blot efter ham" — men allerede er Eleven forsvundet i en Støvsky. — —

Motoren har forladt Landsbyen i flot Tempo. Intet Menneske er at skimte, saa langt Øjet kan naa. Skulde Karlen dog alligevel have faaet for langt et Forspring? Motoristen aabner Gas og Luft fuldt og giver Fortænding. Maskinen arbejder hurtigere og hurtigere. Nu aabner han Udblæsningsrøret og giver fuld Fortænding. Som en Pil suser den 3-Hestes hen ad den glatte Chaussé. Der gaar nogle Minutter, saa dukker et mørkt Punkt op langt forude paa Landevejen — rigtig, Karlen paa sin Cykle, — men, hvor kører han dog hen? — Karlen har set sig omkring, ser Motoren komme bag efter sig i fuld Fart; havde han kunnet Fransk, vilde han have tænkt: „sauve qui peut". Blot se at vige til Side, og i næste Øjeblik finder han sig selv liggende i Landevejsgrøften, hvorhen han i sin Hjerteangst har styret sin Cykle.

Der finder Eleven ham; han er uskadt, kun Cyklen er bøjet, Styret skævt; ved Siden af ham ligger Flasken med den frygtelige Gift, slaaet i Tusinde Skaar. Med ét Blik har Eleven fattet Situationen. „Men hvad bestiller De dog der i Grøften?" spørger han lystigt, „jeg troede, De vilde bringe Flasken hjem?" Karlen kan ikke frembringe et Ord. „Naa, det er godt, skub De nu bare Deres „Vogn" hjem! Jeg skal nok sørge for Medicinen, jeg har endnu noget hos mig."

I næste Øjeblik er Eleven i Sadlen og futter afsted.

En halv Time senere. „Svævende imellem Frygt og Haab", staar Apotekerfamilien foran Huset, Hr. Chefen, hans bedre Halvdel og Marie. Ja, hun havde nu altid haft Tillid til den „3-Hestes" og til dens Ejermand . . . . Da høres langt borte „denne her Tuden og Hvæsen". Den smukke Maskine kommer nærmere, og med Budskabet „Sagen er i Orden", springer Eleven ud af Sadlen. Først lukker han dog omhyggeligt af for Benzinen og stiller „Tøffen" paa Bukken, — saa følger, trods den støvede Læderklædning, den højtidelige Forlovelse med Omfavnelse og Lykønskninger.

Og det vigtigste: Apotekeren har aldrig nogensinde senere ladet noget ondt Ord falde angaaende „denne her Tuden og Hvæsen", men endogsaa betalt den Bøde, som hans Elev og Svigersøn havde faaet for „uforsvarlig Kørsel".

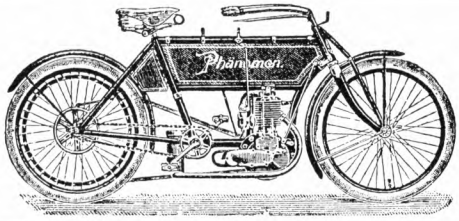
Engelske
Dunlop
Ringe
anbringes
paa enhver
Bedre Vogn

Dansk Automobilfabriks sidstefødte.

Leveret til „Slagelse Automobilselskab", som gennem lang Tids Drift har gjort udmærkede Erfaringer med Hensyn til Fabrikatets Driftsikkerhed, Lydløshed og Økonomi.

Motoren er 4-cylindret, opretstaaende, har direkte Træk paa Akslen paa højeste Gear, 3 Udvekslinger frem og en baglæns. Inden i Vognen er Plads for 14 Passagerer og hos Føreren 2. Desuden er indrettet Plads for Bagage ovenpaa.

ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
sejrer
med
Glans
overalt



Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

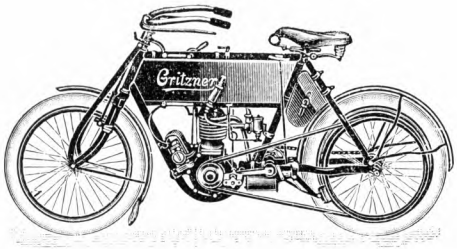
PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

LAGER AF DÆK OG SLANGER

F. Rosenstand

15, Nørrevoldgade 15



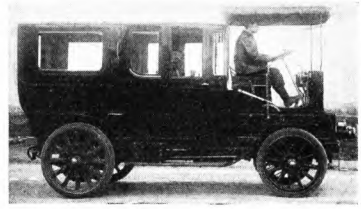
Motorer — Motorcykler
Motortilbehør

København K.

24 HK.

4 Mils Hastighed.

12000 Kr.



Ringe Benzinforbrug.

11 Personer.

12000 Kr.

FRANSK TURIST-AUTOMOBIL

Fineste Konstruktion, elegant Udstyr, særlig egnet for større Ejendomsbesiddere.

AUTOMOBIL-OMNIBUSSER

sælges paa favorable Vilkaar. Erfaringsmæs. Vejledning ydes ved Startning af Ruter og Chauffeurs uddannes.

DANSK AUTOMOBILSELSKAB

Telefon 9879. Børsgade 8. København K.

Brug!
Anbefal!
ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
til alle
Motor-Vogne

Amerikansk Motorisme i Marts Maaned.
Efter Automobile Topics Illustrd.
Hotelgæsterne i „Ormond Hotellet" i Florida starter fra Hotelhaven for en Formiddagspromenade.

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

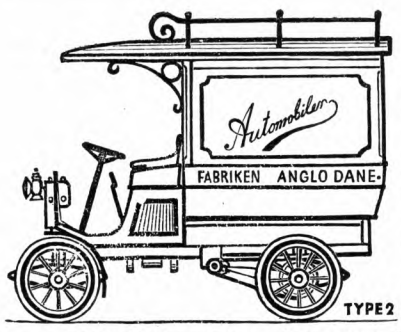
A|S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.



Vor Motor- og Gearkonstruktion har ved lang Tids daglig Drift vist en enestaaende Paalidelighed og Soliditet. Vi bor her! og kan saaledes yde vore Kunder en virkelig Garanti.

Alle Oplysninger faas paa Forlangende.

FABRIKEN ANGLO DANE
Roskildevej 39. — København F.

Motorcyclister!
Automobilister!

Udfyld vedlagte Kupon og send den til Westend 11 — København.

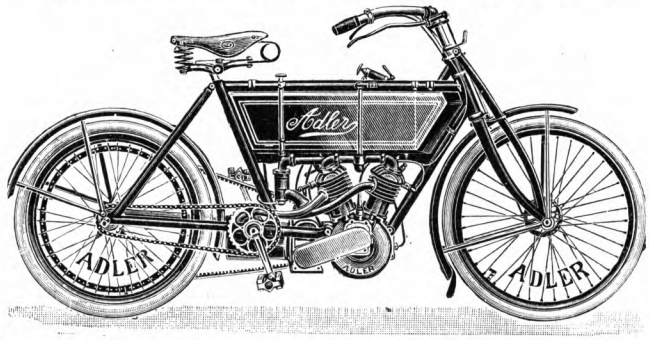
Gratis

i Resten af April Kvartal.

ADLER MOTORCYKLE

$2^1/_2$—3 HK. enkelt- og 3—4 HK. dobbeltcylindret.

Mest hensigtsmæssige ⊙⊙ Konstruktion ⊙⊙



Yderst stabil ⊙ Bygning ⊙

Køb af en Motorcykle er i høj Grad en Tillidssag. — Adler-Fabrikatet fortjener denne Tillid.

Nærmere Oplysninger og Tilbud paa ⁂ Forlangende. ⁂ Vort Katalog 1906 ⁂ er udkommen. ⁂

Adler Cykle Akts.: Søtorvet, Hj. af Frederiksborggade.

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Brevkasse.

(I denne Rubrik modtager og besvarer vi Spørgsmaal fra vor Læsekreds. For denne Gang bringer vi et Par Prøver fra udenlandske Blade).

Spørgsmaal Nr. 1. Kan Aluminium og Jern loddes sammen med Tin, og hvorledes bærer man sig ad dermed?

Svar Nr. 1. At lodde Aluminium sammen med et andet Metalstykke ved Hjælp af Tin, har indtil Dato vist sig ugørligt. Derimod findes der en Komposition („Aluminium Slaglod") ved hvilken det er muligt at tilstoppe Huller i Aluminium under Anvendelse af en Stikflamme af Brint.

Spørgsmaal Nr. 2. Jeg søger til min Motorvogn et Signalapparat, som kan høres noget længere bort end et Tudehorn. Maaske kunde med Fordel anvendes en Slags Sirene ell. lignende?

Svar Nr. 2 A. En Klap til at aabne frit for Udblæsningen er det bedste Middel for tunghøre og sovende Kuske. Hvem der ikke kan høre *det,* hører absolut intet mer. Ved Tudehorn er man ofte stærkt afhængig af Vindretningen.

Svar Nr. 2 B. Sætte Tudehornet i Virksomhed fra Udblæsningen! Brøler som en Skibssirene og er let at betjene.

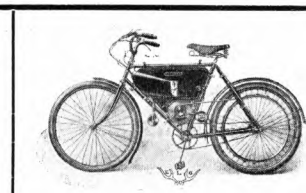
Svar Nr. 2 C. Selvfølgelig gives der et mere virkningsfuldt Signalapparat end Tudehornet, og det er Sirenen; men denne er ikke til at anvende i Almindelighed netop paa Grund af dens kraftige Tone. Man kan kun bruge den, hvis man vil opvække Døde eller indhenter et Automobil, hvis Fører kører med aaben Udblæsning og som Følge deraf befinder sig i en momentan Tilstand af Døvhed.

Vi kan derfor ikke tilraade det, men mener, at det vil være langt klogere at køre noget langsommere og give et svagere Signal, fremfor at køre hurtigt og forbitre Folk endnu mere ved voldsomme Signaler.

Facon Nr. 2.

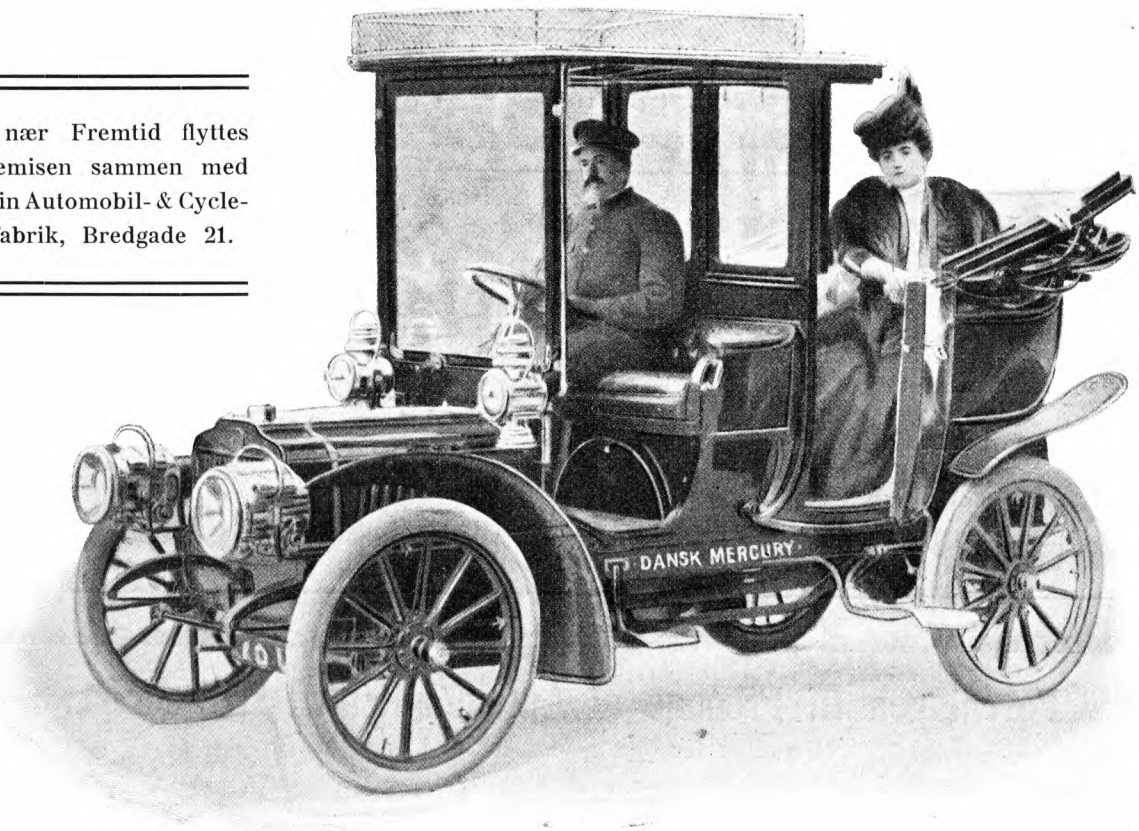
CARL JOH. JANSSEN'S AUTOMOBIL-UDSTILLING

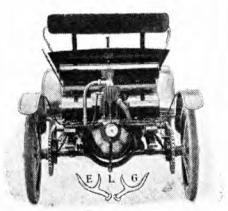
VESTERGADE No. 9



Nr. 4.

I nær Fremtid flyttes Remisen sammen med min Automobil- & Cycle-fabrik, Bredgade 21.





Nr. 1 set bagfra.

Nr. 1. **E. L. G.** Mobiler Model 1906 m. baglænds Gang. Lettest at betjene, hurtigste og paalideligste Motorvogn og endda den billigste i Verden. 8 Øre pr. Mil Benzin. Paa 5 Min. kan enhver lære at køre. OBS. Har ved Væddeløb slaaet Vogne med 4 G. saa stor HK. og til 10 G. saa høj Pris. Vognens Vægt er 450 Pd.

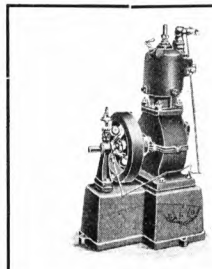
2	Person, Model	1905 —	Kr 1,970.
4	„	1905 —	- 2,200.
2	„	1906 —	- 2,200.
2	„	do. m. Varekas.	- 2,300.

Nr. 2. **E. L. G.** dobbel Phaeton.
4 Cyl. 12—14 HK. Kr. 7,500.
2 „ 8 „ - 3,690.
Clement. 2 Cyl. $^{8}/_{10}$ HK. Kr. 4,500.
Speciel Offerte i alle Modlr. og HK.

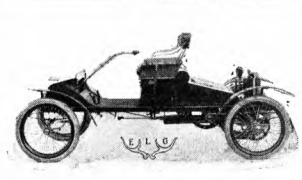
Nr. 3. Landaulet. **Clement Bayard eller Richard Bracier.** Paris.
4 Cyl. $^{12}/_{16}$ $^{16}/_{20}$ $^{24}/_{30}$ $^{40}/_{50}$ HK.

Nr. 4. **E. L. G.** Motosacoche.
Vægt komplet 58 Pd., tager enhver Stigning. Kr. 600. Kan paasættes enhver alm. Cykle, Kr. 450.

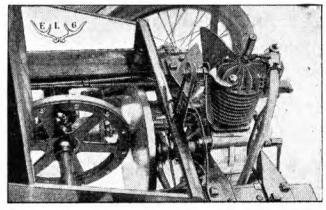
Nr. 5. **E. L. G.** Motor. 4 HK. Kr. 600 komplet m. alt Tilbehør. For Landbrug, Industri og Baade.
$1^{1}/_{2}$-3-6 HK. Lev. paa Bestilling.



Nr. 5.



Nr. 1 set fra Siden.



Friktionsgear til Nr. 1.

Facon Nr. 3.

Fr. Bagges kgl. Hof-Bogtrykkeri, Gothersgade 14, Kbhvn. K.